

DOSSIER FRANCO-ALLEMAND 2/3 : LES INFRASTRUCTURES

Prenant exemple sur la réalité sarregueminoise, l'éventualité d'un tram-train reliant l'allemande Sarrebruck à l'est-mosellane Forbach a été étudiée par l'Eurodistrict SaarMoselle. Rendues publiques le 30 janvier, les premières conclusions de ce rapport dressent l'hypothèse d'un transport en commun viable économiquement et nécessaire environnementalement.



L'œuvre de l'artiste local Peter Musslé montre que Forbach a déjà connu le tram... le tramway, pas le tram-train.



Gilbert Schuh et Maxime Fourmann, respectivement président de l'Eurodistrict et chef de projet, chargé des transports.

FORBACH-SARREBRUCK Dessine-moi

L'offre actuelle (et sa demande)

1

27 000. C'est le nombre de voyages transfrontaliers quotidiens sur l'ensemble du territoire de la métropole SaarMoselle, selon la dernière étude en date réalisée en 2010. 1150 de ces voyages s'accomplissent en transports en commun, soit 0,8% du total. Moins que la moyenne nationale (8%), et beaucoup moins que celle du Sillon lorrain (entre 15 et 20%), d'après le rapport sur « Les transports publics transfrontaliers de voyageurs » publié en 2006 par le ministère des Transports. Aujourd'hui, le nombre de passages quotidiens de la frontière entre Sarre et Moselle-Est augmente et le grand vainqueur reste la voiture : « Sur les 127 000 voyages transfrontaliers quotidiens répertoriés, 109 000 se font en véhicule, soit une augmentation de 47% en 15 ans », dévoile Gilbert Schuh, président de l'Eurodistrict SaarMoselle.

Différents types de transports en commun réalisent la jonction franco-allemande. Eparses ou en danger financièrement, ils manquent de cohésion et n'arrivent pas à structurer le territoire transfrontalier : sur rails, la ligne Paris-Francfort passe par Forbach et Sarrebruck et de nombreux TER rejoignent la capitale sarroise, notamment par Saint-Avold. Sur route, les lignes de bus MS1 (Saint-Avold-Sarrebruck), MS2 (Saint-Avold-Sarrelouis) et MS3 (Hombourg-Sarreguemines), initiées par le Land de Sarre avec l'aide du conseil général de la Moselle peu avant les années 2000, ont peiné à trouver leur modèle économique : alors que la très déficitaire MS3 a été abandonnée par le Land de Sarre en décembre 2012, la MS1 renaîtra de ses cendres le 8 avril (voir encadré) et devrait servir de modèle à la MS2, elle aussi en difficulté. La ligne 30 du « Forbus Intercity » à Forbach et le tram-train (voisin du tramway, qui peut circuler à la fois sur des voies de tram en milieu urbain et sur le réseau ferré) « Sarrebruck-Sarregue-

mines » constituent les plus belles réussites actuelles, en termes de transport public transfrontalier : la première est née en 1974 et continue d'être « très prisée » selon Gilbert Schuh, la seconde a été élaborée en 1997 et jouit de l'un des meilleurs ratios de voyageurs transfrontaliers par jour avec une moyenne supérieure à 400 utilisateurs quotidiens.

L'histoire (se répète)

Le projet de tram-train reliant Forbach à Sarrebruck ne date pas d'hier. Le rapport du ministère des Transports – concernant « Les transports publics transfrontaliers de voyageurs » – note qu'un tel projet « est envisagé depuis le début du siècle », mais que « rien ne semble affirmer qu'il pourrait aboutir avant plusieurs années ». Sept ans plus tard, l'étude lancée par l'Eurodistrict sur l'éventualité d'une ligne de tram-train entre Sarrebruck et Forbach relance le dossier et fait mentir le rapport. Plus éloquent, ce dernier évoque une demi-vérité : en réalité, le tram-train a déjà existé entre les deux villes, sous une forme voisine ; dès le 8 juin 1930, un tramway reliait Petite-Rosselle, Forbach et Stiring-Wendel à la Brême d'Or, située sur la frontière allemande. Arrivés là, les voyageurs devaient changer de voie (non raccordée à l'Allemagne) et emprunter une rame germanique pour rejoindre Sarrebruck. La ligne a été unifiée durant la Seconde Guerre mondiale, avec la transformation de Forbach en quartier périphérique de Sarrebruck. Endommagée à la Libération, l'infrastructure pour tramway a disparu au profit de trolleybus, puis de bus. Aujourd'hui, seul le numéro de la ligne – 30 – a persisté.

L'idée d'un tram-train entre Sarrebruck et Forbach prend en exemple celui de « Sarrebruck-Sarreguemines », en fonction depuis 1997. Le Schéma de cohérence territorial (Scot) du Val de Rosselle, né en novembre 2011, a été le premier à détailler ce projet parallèle entre la capitale sarroise et Forbach, et à le brandir comme outil structurant du territoire est-mosellan. « Le tram-train n'a

pas réellement de paternité unique, l'Eurodistrict comme de nombreux acteurs locaux en parlent depuis longtemps », soutient Gilbert Schuh. Le dirigeant de l'Eurodistrict cite néanmoins Paul Fellingner, actuel président du Scot Val de Rosselle, comme « vrai défenseur » du tram-train Sarrebruck-Forbach : « Il est intarissable sur le sujet, notamment parce qu'il a connu le tramway à Forbach il y a de nombreuses années. »

Le projet : trois dessins pour un dessein

Entre 2010 et 2012, « PTV Group » a dirigé une étude sur « Les transports collectifs dans la métropole SaarMoselle » à la demande de l'Eurodistrict homonyme. Notamment basée sur les « données de la demande issues des comptages routiers [...], des nombreux entretiens avec les automobilistes et les voyageurs des transports collectifs transfrontaliers », elle a mis en relief l'attractivité du « corridor Sarrebruck-Forbach ». Un complément d'étude,

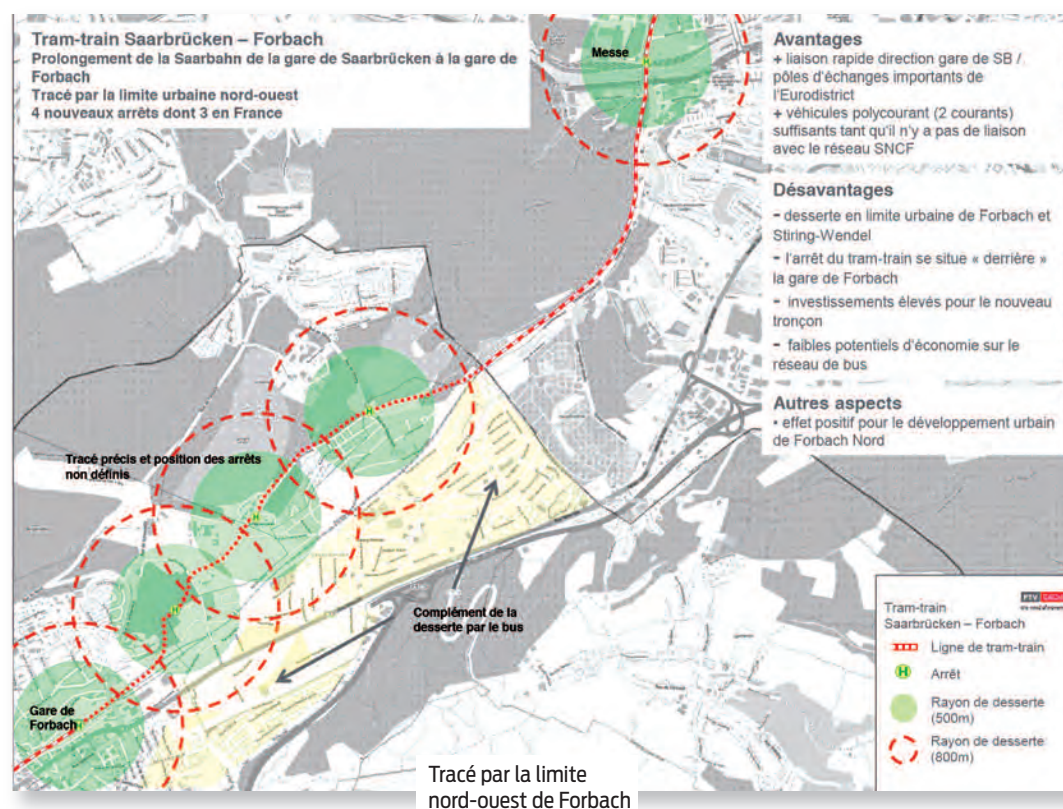
rendu public ce mercredi 30 janvier lors d'une séance de l'Eurodistrict, a permis de détailler la pertinence d'un tram-train sur ce secteur, tout en abandonnant d'autres tracés jugés moins attractifs (prolongement du tram-train « Sarrebruck-Sarreguemines » vers Bitche ou vers Sarralbe, création d'un tram-train « Sarrebruck-Forbach » passant par L'Hôpital, jusqu'à Saint-Avold). « Il ressort de ce complément d'étude que le corridor Sarrebruck-Forbach possède le plus gros potentiel de voyageurs, et donc un intérêt commercial, pour un projet de tram-train », affirme Maxime Fourmann, chargé des transports au sein de l'Eurodistrict. « Entre 15 300 et 22 100 personnes seraient susceptibles de l'utiliser chaque jour, dans les deux directions, sans compter 2 300 autres pour de simples voyages internes, entre les différentes stations que la ligne desservirait en France. »

Si le corridor « Sarrebruck-Forbach » est jugé si « attractif potentiellement », c'est parce qu'il possède une offre de transports en commun transfronta-

liers déjà très développée : grâce à la ligne 30 du « Forbus Intercity », la MS1 et à une riche offre ferroviaire allant jusqu'à Sarrebruck, le pourcentage de voyages transfrontaliers réalisés en transports en commun y est plus important (4%) que sur le reste du territoire SaarMoselle (0,8%). Cette forte fréquentation illustre aussi l'attractivité de Sarrebruck, capitale incontestable de cet Eurodistrict : « C'est notre ville-centre et ce type de transports peut permettre d'unir encore plus notre territoire », constate Gilbert Schuh.

Aujourd'hui, trois hypothèses de tracé « Sarrebruck-Forbach » ont été analysées par le rapport complémentaire de « PTV Group » (voir cartes) : depuis Sarrebruck, il rejoindrait Forbach en empruntant soit le tronçon ferroviaire aujourd'hui utilisé par la SNCF et la Saarbahn, soit le tracé de l'actuelle route départementale 603, soit un circuit encore non défini précisément qui suivrait la limite urbaine nord-ouest de la ville. Quelle que soit l'hypothèse, une telle

Lors d'une réunion de l'Eurodistrict le 30 janvier, « PTV Group » a présenté trois hypothèses de tracés de tram-train entre Sarrebruck et Forbach. Une étude plus approfondie devrait accoucher d'un projet unique en 2013, après discussion avec tous les acteurs du territoire.





Laurent Kalinowski,
député-maire de
Forbach :
« L'avantage d'un tram-
train tiendrait à la fois
dans la fréquence des
dessertes et dans les
plages horaires plus
commodes pour les
voyageurs. »

Paul Fellingner,
président du Scot
Val de Rosselle :
« Le tram-train
Sarrebriick-Forbach et
ses prolongements
représentent l'un des
projets les plus
structurants de la
Moselle-Est. »

Bus et tram-train, modèles à problèmes

Le projet d'un tram-train reliant Sarrebriick à Forbach s'inspire de son clone entre Sarreguemines et la capitale sarroise, en fonction depuis 1997, et pourrait être financé sur le principe de la nouvelle ligne de bus transfrontalière MSI (entre Saint-Avold et Sarrebriick), prévue pour le 8 avril : après une année de tractations dirigées par l'Eurodistrict SaarMoselle, les différents acteurs politiques des deux côtés de la frontière se sont mis d'accord afin de co-financer cette ligne routière en failite, désormais modernisée (augmentation du nombre de bus, horaires et arrêts mis en concordance avec le lieu et les journées d'activité des travailleurs transfrontaliers) : le coût de son exploitation, estimée à 330 000 euros par an, sera pris en charge par le Land de Sarre (1/3), le conseil général de la Moselle (1/3) et les trois intercommunalités mosellanes où passera la ligne (Saint-Avold, Freyming-Merlebach et Forbach, à hauteur de 1/9 chacune). La complexité du financement de ces transports publics transfrontaliers vient de la différence d'approche de la France et de l'Allemagne en la matière. Le

Land de Sarre possède une « autorité organisatrice de transports » centralisée, VGS (Verkehrsmangement-Gesellschaft Saar), alors qu'en Moselle, les agglomérations s'occupent de leur pré-carré (transports intercommunaux), de même que le conseil général de la Moselle (transports départementaux) et la région Lorraine (transports régionaux et interrégionaux). « L'Etat gère bien les transports internationaux, entre Paris et Berlin par exemple, mais aucune entité propre n'est responsable en France des transports transfrontaliers sur une zone plus modeste comme la nôtre, entre la Moselle et la Sarre », constate Maxime Fourmann, chargé des transports au sein de l'Eurodistrict SaarMoselle.

Montée au créneau

Dans ces situations inextricables, « l'Eurodistrict prend tout son sens » selon l'intéressé. L'organe transfrontalier a su mettre autour d'une table les acteurs politiques mosellans et sarrois pour aboutir au financement de la nouvelle ligne MSI en 2012, et a réussi l'exploit de poursuivre l'aventure du tram-train de Sarreguemines jusqu'en 2013 :

« A la fin de l'année 2011, les 800 mètres de sa partie française étaient menacés par la hausse de la redevance du droit d'arrêt et la taxe lfer (Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux, ndlr) », dévoile Gilbert Schuh, président de l'Eurodistrict. « La Saarbahn, qui gère le tram-train, refusait de payer ces nouvelles taxes françaises. » Un courrier de l'Eurodistrict à la ministre des Transports de l'époque, Nathalie Kosciusko-Morizet, et la montée au créneau d'élus comme le député-maire de Sarreguemines Céleste Lett ont finalement permis l'abandon des hausses tarifaires et « l'exonération de la taxe lfer pour l'arrêt dans la première gare transfrontalière traversée ». Cette dispense fonctionne pour la ligne « Sarrebriick-Sarreguemines », où la cité faïencière constitue le seul arrêt français, mais pourrait poser problème dans le cadre d'un tram-train « Sarrebriick-Forbach », dont les tracés potentiels prévoient de quatre à sept arrêts dans la ville mosellane. Une situation inextricable, que l'Eurodistrict devra résoudre avec l'aide de ses partenaires politiques. +

A. St.

un tram-train !

infrastructure coûterait entre 1 213 000 et 1 383 900 euros d'exploitation par an, mais permettrait aussi une économie sur le réseau de bus estimée entre 448 500 et 654 600 euros (sur la base d'un coût unitaire complet pour le tram-train de 5,60 euros par kilomètre, contre 3 euros pour le bus). Le parcours, à fréquence d'une rame toutes les 30 minutes, durerait 12 minutes au plus court et 16 minutes au plus long, contre 22 minutes en bus et moins de dix minutes pour le train. La construction des voies représenterait un investissement initial de 20 à 60 millions d'euros, selon les trois hypothèses. L'imprécision de ces différentes sommes est logique, puisque l'analyse réalisée par « PTV Group » n'a rien d'approfondi ni de définitif : elle ne constitue qu'une simple « étude de potentiels ».

L'enjeu : dissiper la frontière

« Dans une métropole transfrontalière comme la nôtre, les transports en com-

mun amènent l'unification géographique de l'ensemble du territoire », constate Gilbert Schuh. Voilà l'objectif prioritaire du tram-train « Sarrebriick-Forbach » : fusionner deux régions frontalières encore trop hermétiques entre elles. « Il nous paraît logique de créer de la cohésion et de l'unité sur notre territoire par les transports en commun, l'un des outils les plus structurants en matière d'aménagement du territoire », renchérit Maxime Fourmann. Alors que l'offre transfrontalière des bus et des trains reste confuse au sein de la métropole SaarMoselle, la réalisation d'un tram-train « Sarrebriick-Forbach » pourrait constituer les prémices d'un périphérique, ou « ring », qui desservirait à terme l'ensemble du bassin houiller en reliant Saint-Avold par Freyming-Merlebach et Forbach, l'allemande Sarrelouis par Creutzwald ou encore Sarreguemines par Béning.

Autre motivation de ce tram-train, l'impact environnemental : « L'Eurodistrict a pour mission, comme écrit dans son préambule, d'être un espace de développement durable », explique Gil-

bert Schuh. Pour « mettre en œuvre cet enjeu », quoi de mieux qu'un transport collectif afin de remplacer les colonnes de voitures d'une autoroute asphyxiée comme l'A4, au niveau de sa frontière franco-allemande ?

Du rêve à la réalité

Le tram-train « Sarrebriick-Forbach » ne pourra pas voir le jour sans des financements, régionaux ou européens, et le soutien des acteurs politiques, de part et d'autre de la frontière : « L'Eurodistrict n'est qu'un outil d'aide à la décision », souligne Maxime Fourmann. « Mais il est avéré que dans le domaine des transports en commun, l'offre crée souvent la demande plus que l'inverse. » Autrement dit, le tram-train « Sarrebriick-Forbach » et ses éventuelles prolongations structurantes autour de la métropole SaarMoselle devraient s'avérer rentables, au sein d'un bassin de population estimé à 450 000 habitants et qui vise le million.

« La réalité d'un projet de tram-train entre Sarrebriick et Forbach reste essen-

tiellement liée à la volonté politique et aux disponibilités des finances publiques », constate Gilbert Schuh. Idéologiquement et économiquement, le président de l'Eurodistrict voit dans ce projet l'opportunité pour les pouvoirs publics de se rassembler : « C'est l'occasion de prouver la vocation d'union de l'Eurodistrict. L'idée de ce tram-train verra le jour s'il y a un consensus politique », juge Gilbert Schuh. « Désormais, nous devons nous fixer un objectif dans le temps : comme les fonds européens et ceux des projets "Etat-Région" sont limités à sept ans et qu'ils courent sur la période 2014-2020, nous devons élaborer et terminer ce projet de tram-train avant cette date. » Maxime Fourmann affiche la même confiance : « Nous sommes très optimistes, parce que ce projet a valeur de symbole et qu'il a, par son aspect transfrontalier, toutes les chances d'obtenir des fonds européens pour son élaboration. » Reste à mettre tous les acteurs politiques locaux autour d'une table afin de discuter des co-financements et du tracé final. Deux enjeux déjà pris en compte par l'Eurodistrict : il lancera cette année une seconde étude, cette fois « très approfondie » sur l'intérêt économique, le tracé, la faisabilité technique et les financements possibles d'une ligne de tram-train sur le corridor « Sarrebriick-Forbach ». « Même s'il y a une rarefaction des crédits, je regretterais qu'elle se fasse au détriment de ce type de projet, qui allie développement durable, accessibilité sur le marché du travail et mobilité des jeunes », soutient Gilbert Schuh. « Il possède en outre une valeur pédagogique, dans le sens où tous les acteurs de cette entreprise seront amenés à travailler sur l'urbanisme et la métropole de demain. » +

Arnaud Stoerkler

« Nous sommes optimistes, parce que ce projet a valeur de symbole. »

